

послуг. Однією із причин падіння конкурентоспроможності галузі є неефективне використання різного роду ресурсів – людських, фінансових, матеріальних, а також нестача необхідної для прийняття правильних управлінських рішень інформації, ненавмисного і навмисного викривлення звітності, прямого шахрайства з боку персоналу і керівників. Подібних проблем можна уникнути шляхом створення в середині залізниці ефективної системи внутрішнього аудиту і контролю.

Саме з цією метою, на підставі наказу Генерального директора Укрзалізниці від 14.08.07р. № 403-Ц в апараті Державної адміністрації залізничного транспорту України з 01.09.07р. було створено Головне управління контролю і внутрішнього аудиту. Відповідно до Положення про Головне управління контролю та внутрішнього аудиту дана структура безпосередньо підпорядковується Генеральному директору Укрзалізниці.

Слід зазначити, що внутрішній аудит – не лише механізм контролю. Він повинен бути хорошою методичною і методологічною базою з великим накопиченим досвідом проведення внутрішнього аудиту, здатною забезпечити якісну, компетентну і незалежну оцінку фінансово-господарської діяльності, а також здійснювати розробку ефективних заходів по усуненню порушень і мобілізації внутрішніх ресурсів залізниці.

Тобто, аудиторські перевірки в повній мірі необхідно вважати засобом досягнення економічного успіху залізничного транспорту, якому повинні сприяти консультації і методологічні та методологічні поради фахівців з ведення і бачення бізнесу, а саме, фахівців з внутрішнього аудиту.

Однак, на сьогоднішній день до складу функцій Головного управління контролю і внутрішнього аудиту залізниці входять лише ті, які мають контрольний та інформаційно-аналітичний характер. Даний факт зменшує ефективність функціонування зазначеної структури та унеможлиблює повноцінне виконання покладених на неї сподівань.

Для удосконалення функціонування служби внутрішнього аудиту та забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту до складу функцій зазначеної служби слід включити функції методологічного та консультативного характеру, а саме: участь в розробці (аналізі) методології бухгалтерського обліку фінансових ресурсів; участь в розробці (аналізі) методології нарахування податків і зборів; участь в розробці і удосконаленні системи управлінської інформації; консультування внутрішніх служб по питаннях, які входять в компетенцію внутрішнього аудитора і т.ін.

УДК 629.4.083.003.1

### ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОГРІВУ ТЕПЛОВОЗІВ ВІД ДЕПОВСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧНОЇ МЕРЕЖІ ТА КОТЕЛЬНОЇ ДЕПО

*Каграманян А.О., к.т.н., доцент,  
Онищенко А.В., інженер (УкрДАЗТ)*

Як відомо для нормального функціонування тепловозного дизеля згідно технічних умов заводу – виробника потрібно, щоб температура води та масла була не менше 40 °С. Цей факт, а також сукупність менш вагомих факторів таких як: наявність теплих приміщень в депо, графік прибуття та видачі тепловозу до роботи, робить прогрів тепловозів, які знаходяться у «гарячому» резерві, невід'ємною частиною їхнього експлуатаційного циклу.

На залізницях України прогрів тепловозів практикується за рахунок працюючого на холостому ходу тепловозного дизеля. Як показала практика цей метод дуже не ефективний як з економічної так і з екологічної точки зору. Згідно статистичних даних по локомотивним депо витрата палива на прогрів складає від 1,2 до 9,2% від загальної витрати в експлуатації. При цьому зменшується моторесурс дизеля, час між капітальними ремонтами, а також значно погіршується екологічна ситуація в місцях відстою тепловозів. Тому ряд вчених запропонували декілька альтернативних методів прогріву, які умовно можна поділити на стаціонарні та автономні. В доповіді розглядаються два стаціонарні методи прогріву тепловозів, які є більш економічно ефективними з погляду вартості отримання 1 МДж енергії без урахування капітальних вкладень на їх реалізацію та строку окупності. До цих методів відносяться: прогрів від деповської (державної) електромережі та прогрів від котельної депо.

УДК 338.47:656.073

### ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ У ЧАСИ КРИЗИ

*Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)*

Фінансова криза позначилась на роботі перевізників значним зниженням обсягів перевезень вантажів та пасажирів. За перші два

місяці поточного року залізниці перевезли 67,5% вантажів від обсягів даного періоду за 2008 рік. На зниження об'ємів перевезень більш всього вплинуло зниження попиту на продукцію будівельної, хімічної і металургійної та ін. галузей.

Перегляд цінової політики, на сьогоднішній день, являється необхідною умовою для подальшого існування перевізних компаній, а, можливо, і галузі в цілому.

Починаючи з кінця минулого року значно знизилась попитна здатність населення, очікується, що економічне зростання України у 2009 році скоротиться приблизно на 20%. Це не зумовлено зниженням попиту як такого, а скоріше цей процес має ланцюгову реакцію економічних процесів країни. На фоні обвалу національної валюти відбулося здешевлення вартості праці, а тому виникають проблеми платоздатності населення, і звідси, як наслідок, деяка апатія до здійснення закупівель. Тому зниження вартості послуг - захід необхідний для залученні клієнтів.

Варто також відмітити, що на ринку транспортних послуг значно зросла конкуренція за існуючі вантажопотоки. І лише ті компанії, які зможуть надати на ринку якісні послуги та дешеві тарифи, зможуть хоч якось компенсувати витрати пов'язані зі зменшенням об'ємів перевезень.

У цих умовах залізничний транспорт повинен скласти конкуренцію автоперевізникам, адже залізниця має переваги за швидкістю доставки. Для цього варто запропонувати нові умови роботи для вантажовідправників. До них варто віднести: дотримання графіку руху незалежно від погодних умов, охорона вантажів, котрі транспортуються. Також можливість значних об'ємів перевезень при гнучких графіках навантаження та використання спеціальних вагонів. Необхідно переходити на індивідуальну роботу з клієнтами, використання електронного документообігу, нові логістичні умови обслуговування.

УДК 656.073.003.13(043.3)

### КОМПЛЕКСНА ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНО-АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

*Кірюхіна О. Ю., викладач(ДЕТУТ)*

Сучасні вимоги ринкової економіки потребують подальшого розвитку та врахування специфічних особливостей функціонування й

розвитку залізнично-автомобільного сполучення. До таких особливостей слід віднести:

- економічно вигідна мінімальна дальність (відстань) перевезень 400-500 км;

- можливість автоматизації транспортного процесу завдяки вибору місцерозташування і організації роботи терміналів, застосування потягів оптимальних типів, використання спеціалізованого рухомого складу, високопродуктивного підйомно-транспортного обладнання і орієнтованих на конкретний ринок вантажопотоків;

- можливість обслуговування великих територій за площею, гнучкість та індивідуальність завдяки перевагам автомобільного транспорту (в разі перевезення малих вантажних місць);

- порівняно дешеві і найменш шкідливі для навколишнього середовища перевезення через використання переваг залізничного транспорту;

- порівняно великий термін служби залізничних основних виробничих фондів і низькі питомі величини амортизаційних відрахувань;

- можливість використання наявних залізничних трас і маршрутів без освоєння нових капітальних вкладень на безпосереднє будівництво;

- недостатнє обґрунтування довготривалих прогнозів розвитку економіки України й відповідно промислового виробництва, що важливо при визначенні зростання перевезень експортоорієнтованих товарів й попиту на залізнично-автомобільні перевезення;

- високий ступінь невизначеності при врахуванні інфляційних процесів, яка зростає по мірі віддалення розрахункового року від базового;

- недостатня визначеність у процесі прогнозування темпів розвитку зовнішніх зв'язків України, в тому числі перевезеннях експортних і транзитних вантажів.

Під рівнем комплексності обслуговування клієнтури розуміється здатність залізничного транспорту своїми діями та засобами здійснювати необхідний комплекс послуг. При виконанні транспортних заходів залізниця бере на себе всю відповідальність за перевезення, внаслідок чого скорочується терміни доставки, покращується збереженість вантажів тощо.

Найзручніше перевозити вантажі за схемою "від дверей до дверей" між підприємствами, які мають свої під'їзні колії, що сприяє комплексному обслуговуванню клієнтів. Але ряд вантажовласників не мають під'їзних колій, підв'ивіз вантажів здійснюється автотранспортом, тому їм приходится обирати нетрадиційну схему перевезень, наприклад, „автомобільний-залізничний-автомобільний”; „автомобільний-залізничний-під'їзна колія” тощо. Іноді клієнти для перевезень вантажів обирають тільки